Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

32 404 Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 77 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 februari 2015

In mijn brief van 17 juni 2014 over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)[1] berichtte ik u o.a. over mijn besluiten over het PHS-onderdeel Goederenroute Oost-Nederland. Ik heb toen gekozen voor de routevariant «kopmaken te Deventer», en ik heb besloten dat de verdere uitwerking van het project wordt opgeschort tot in ieder geval 2020.
De belangrijkste reden daarvoor is dat volgens de huidige economische verwachting (prognoses spoorgoederenvervoer) er in ieder geval tot rond 2030 geen behoefte is aan extra spoorcapaciteit voor goederentreinen door Oost-Nederland (via de Goederenroute Oost-Nederland van PHS).

Uw Kamer heeft daarna de motie De Boer/Van Veldhoven[2] aangenomen, waarin mij wordt gevraagd om (citaat):
«dit najaar te onderzoeken, in samenwerking met provincies Overijssel en Gelderland en het Havenbedrijf Rotterdam, wat de uiteindelijke kosten zijn van een eventuele spoorlijn voor goederenvervoer langs de N18, welke procedures gevolgd moeten worden en welk tijdsbestek nodig is voor besluitvormingsprocedures en realisatie.»
Met deze brief bericht ik u, mede namens de bestuurders van de provincies Overijssel en Gelderland en van het Havenbedrijf Rotterdam (HbR), over de resultaten van het gevraagde onderzoek.

Ter uitvoering van de motie heb ik een werkgroep gevormd met de provincies Overijssel en Gelderland en met het Havenbedrijf Rotterdam (HbR). Die werkgroep heeft opdracht gegeven (1) aan een extern bureau om een uitspraak te doen over de kosten van een Noordtak, en (2) aan ProRail om te rapporteren over de procedure en tijdplanning om te komen tot realisatie van een Noordtak.

[1] Kamerstuk 32 404, nr. 74
[2] Kamerstuk 33 750 A, nr. 90, voorgesteld 3 juli 2014

kst-32404-77
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

Inmiddels zijn beide rapportages gereed; ik voeg ze ter informatie hierbij[3].

Kosten van een Noordtak

De bureaucombinatie Movares/Arcadis heeft de eerdere kostenramingen voor een Noordtak bestudeerd, met name:

- «Actualisatie Trajectnota/MER Noordoostelijke verbinding», mei 2012 [4], in opdracht van IenM (actualisatie door Movares van de kostenraming die is gemaakt door Movares in 1998);
- «Quick scan Noordtak Betuweroute», mei 2014, in opdracht van HbR en provincies Overijssel en Gelderland (kostenraming gemaakt door Arcadis).

Na een kritische gezamenlijke beoordeling van alle elementen van de voorliggende kostenramingen heeft Movares/Arcadis geconcludeerd dat de aanleg van een geheel nieuwe enkelsporige spoorlijn door de Achterhoek, zoveel mogelijk gebundeld met de A18/N18 (hierna: Noordtak), naar verwachting een investering van € 1,7 miljard zal vergen, met een bandbreedte van € 1,4 tot € 2,1 miljard (incl. BTW, prijspeil 2013). Een dubbelsporige Noordtak door de Achterhoek wordt door Movares/Arcadis nu geraamd op € 2,1 miljard, met een bandbreedte van € 1,7 tot € 2,4 miljard.
Voor alle duidelijkheid: om een inschatting te kunnen maken van de kosten van een Noordtak heeft Movares/Arcadis één route-alternatief onderzocht; mocht het komen tot een MER dan zullen daarin meerdere routealternatieven en -varianten onderzocht moeten worden. De kostendeskundigen van ProRail hebben de wijze van toepassing van de voor kostenramingen gangbare SSK-berekeningsmethodiek[5] getoetst (met name de gehanteerde toeslagen voor «onvoorzien» e.d.) en zijn het daarmee eens.
De verschillen tussen de nu geraamde kosten en de kostenramingen in eerdere studies worden in de bijgevoegde rapportage van Movares/Arcadis nader toegelicht.

Tijdplanning realisatie van een Noordtak

ProRail heeft in kaart gebracht welke procedure en tijdverloop nodig zijn, vanaf het moment dat besloten wordt om de realisatie van een nieuwe Noordtak serieus te gaan onderzoeken, tot het moment van in gebruik neming. Zoals in bijgevoegde rapportage van ProRail is uiteengezet kan een Noordtak naar huidige verwachting in circa 14 jaar na besluitvorming worden gerealiseerd, met een bandbreedte van 13 tot 16 jaar.

Het kostenrapport van Movares/Arcadis en het planningrapport van ProRail zijn door alle betrokken partijen – provincies Overijssel en Gelderland, Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en Ministerie van IenM – aanvaard en akkoord bevonden. Met het toezenden van deze beide rapportages aan de Kamer is de motie de Boer/Van Veldhoven uitgevoerd.

Kader bij de beoordeling van deze onderzoeksresultaten is het PHS-besluit van 16 juni 2014. Ik heb toen gekozen voor de routevariant «kopmaken te Deventer», en ik heb besloten dat de verdere uitwerking van het project wordt opgeschort tot in ieder geval 2020.
De resultaten van de sindsdien uitgevoerde onderzoeken naar een Noordtak geven voor de bij dit onderzoek betrokken partijen geen reden

---

[3] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl
[4] Bijlage bij Kamerstuk 32 404, nr.57 d.d. 12 juli 2012
[5] SSK = Standaard Systematiek voor Kostenramingen; deze wordt o.a. standaard gebruikt door en in opdracht van ProRail en RWS

om een vervolgonderzoek (MER) naar een Noordtak te starten. Een dergelijk uitgebreid onderzoek op dit moment zou onrust en onzekerheid geven bij inwoners van Oost-Nederland, die met het recente besluit over de PHS Goederenroute Oost-Nederland juist voor de komende jaren is weggenomen.
Immers, zoals in mijn eerdergenoemde brief van 17 juni 2014 aangegeven, zijn de huidige verwachtingen over de groei van het goederenvervoer per spoor tot rond 2030 zodanig laag[6], dat er met de huidige prognoses in ieder geval tot rond 2030 geen noodzaak is om de Goederenroute Oost-Nederland (van de aansluiting op de Betuweroute bij Elst tot Oldenzaal/grens) in te richten voor extra goederentreinen.
Indien nieuwe actuele goederenprognoses in het kader van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA, gepland rond 2017) een ander beeld geven, en wellicht aanleiding geven om de realisatie van een Goederenroute Oost-Nederland opnieuw in overweging te nemen is dat, gezien de benodigde doorlooptijd, tijdig genoeg om zo nodig te zorgen voor «*een tijdige realisatie van voldoende spoorcapaciteit naar het Europese achterland*», zoals in de motie De Boer/ Van Veldhoven is gevraagd.

Het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) voegt hier nog het volgende aan toe. HbR onderschrijft de uitkomsten van beide onderzoeksrapporten en verbindt hier vanuit haar verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling van het Rotterdamse haven- en industriecomplex een ambitie aan. Volgens HbR bepalen niet alleen goederenprognoses, maar ook strategisch economische overwegingen en kansrijke perspectieven voor de spoorvervoerders, het havenbedrijfsleven en de zeehavens – gecombineerd met mogelijkheden van beperking van de overlast langs bestaand spoor – de wenselijkheid van besluitvorming over het tijdig realiseren van voldoende capaciteit voor het spoorgoederenvervoer, en het concurrerend kunnen bereiken van de economische centra in haar Europees achterland. Het HbR zal de ontwikkelingen in de komende jaren vanuit die ambitie nadrukkelijk blijven volgen en daarover contact houden met de partners in het nu afgeronde onderzoek.

Mede namens de bestuurders van de provincies Overijssel, Gelderland en van het Havenbedrijf Rotterdam,

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

[6] Zie in «PHS-GON – Informatiedocument tbv de besluitvorming juni 2014», bijlage bij Kamerstuk 32 404, nr. 74 d.d. 17 juli 2014; par 5.4 over de plausibiliteit van de goederenprognoses.